



**PARECER N°** 418/2018/JULG ASJIN/ASJIN  
**PROCESSO N°** 00065.027049/2013-88  
**INTERESSADO:** HELDER DE SOUZA, COORDENAÇÃO DE CONTROLE E  
PROCESSAMENTO DE IRREGULARIDADES

Submeto à apreciação de Vossa Senhoria Proposta de DECISÃO ADMINISTRATIVA DE SEGUNDA INSTÂNCIA sobre EXTRAPOLAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO, nos termos abaixo explicitados.

AI: 6184/2012/SSO Data da Lavratura: 30/10/2012

Crédito de Multa (SIGEC): 658737172

Infração: Extrapolação da Jornada de Trabalho

Enquadramento: art. 302, inciso II, alínea “p” do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei nº 7.565 c/c art. 21, alínea “a” da Lei nº 7.183/84.

Data da infração: 29/12/2011

Relator e Membro Julgador da ASJIN: João Carlos Sardinha Junior – SIAPE 1580657 - Membro Julgador da ASJIN da ANAC - Portaria ANAC nº 3.626, de 31/10/2017

Esse parecer irá subsidiar, além do supramencionado, os processos 00065.027048/2013-33, 00065.027049/2013-88, 00065.027039/2013-42, 00065.027057/2013-24, 00065.027056/2013-80, 00065.025919/2013-84, 00065.027031/2013-86, 00065.025984/2013-18, 00065.027021/2013-41, 00065.025925/2013-31, 00065.027029/2013-15, 00065.027025/2013-29, 00065.027042/2013-66, 00065.027024/2013-84, 00065.027044/2013-55, 00065.027038/2013-06, 00065.027026/2013-73, 00065.027037/2013-53, 00065.027053/2013-46 e 00065.027046/2013-44. Isso se dá porque todos esses processos tratam do mesmo autuado e do mesmo tipo de infração, todos defendidos do mesmo jeito, assim também decididos e recorridos. As únicas diferenças se dão nas datas e/ou locais do cometimento da infração e, em alguns casos, na aeronave pilotada. Quaisquer diferenças relevantes e que impliquem clara identificação, irão constar nos documentos atinentes. As referências feitas nesse parecer podem constar, em ordem ou formatação, diferentes nos outros processos, sem qualquer prejuízo ao interessado ou mácula ao processo sancionador e seus ritos. As decisões que efluírem desse Parecer (cada processo terá uma decisão individualizada), trarão as particularidades (Auto de Infração, Crédito de Multa) pertinentes a cada processo.

O texto a seguir deve ser entendido em sentido amplo. As referências a datas, ao número de processo e do Auto de Infração, por exemplo, são atinentes a um dos 21 processos que esse parecer irá analisar, mas sua inteligência alcança todos os outros processos acima elencados.

## **INTRODUÇÃO**

### ***Histórico***

1. Trata-se de análise e emissão de proposta de decisão sobre o processo nº 00065.025954/2013-01 que discute o Auto de Infração nº 6184/2012/SSO e posterior decisão em primeira instância, emitida em desfavor de HELDER DE SOUZA - CANAC - 126948, conforme registrado no Sistema Eletrônico de Informações desta Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, da qual restou aplicada pena de multa, consubstanciadas essa no crédito registrado no Sistema Integrado de

Gestão de Créditos – SIGEC sob o número 658737172, no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

2. O Auto de Infração nº 6184/2012/SSO, que deu origem ao presente processo, foi lavrado capitulando a conduta do Interessado na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica (fl. 01).

3. Assim relatou o Auto:

*“HISTÓRICO: No dia 29/10/2011 foi constatado que o tripulante Helder de Souza (código ANAC 126948) se apresentou para início de seus afazeres às 09:27 e encerrou suas atividades às 21:59, totalizando 12:32 horas de trabalho. Violando, portanto, a jornada prevista pela Lei 7.183 de 05 de abril de 1984. Portanto, lavrou-se este auto pela infração do art. 21, da Lei nº 7.183, de 05 de abril de 1984, cumulado com o art. 302, inciso II, alínea “p”, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986.”*

### **Relatório de Fiscalização**

4. No Relatório de Fiscalização nº 21/2013/GVAG-SP, de 09/01/2013 (fl. 02) e anexos – tabela com informações sobre tripulantes e jornadas de trabalho (fls. 03 e 04), cópias das páginas dos Diários de Bordo das aeronaves operadas pela empresa (empregadora do autuado) – Central Táxi Aéreo Ltda. – relativas ao voo no qual ocorreu a extrapolação de jornada (fls. 05 e 06).

### **Defesa do Interessado**

5. O autuado foi regularmente notificado do Auto de Infração em 12/03/2013, conforme AR (fl. 07), tendo protocolado sua defesa em 05/04/2013 (fls. 08 a 10), na qual alegou a nulidade do Auto de infração, por ausência (segundo o interessado) de precisão na indicação do dispositivo legal infringido e da tipificação. Seguiu arguindo cerceamento por não ter acesso ao processo. Arrazou que não houve infração e que deveria ser considerado a possibilidade de um mero erro material no preenchimento do Diário de Bordo e que o artigo 22 da Lei 7.183/84 fora usado, além de um repouso maior após a operação. Salientou seus bons antecedentes profissionais e solicitou fosse o Auto de Infração declarado improcedente.

### **Decisão de Primeira Instância**

6. Após diligências entre a ACPI/SPO e a SPO, fins de averiguar os efeitos da proposta de Termo de Ajustamento de Conduta – TAC, feito pela empresa, e que consta como indeferido pela Diretoria Colegiada; em 05/01/2017 a autoridade competente analisou o conjunto probatório e a fundamentação jurídica, confirmando o ato infracional, e decidiu pela aplicação, no patamar mínimo, por ausência de circunstâncias agravantes e existência de atenuantes, de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) (SEI nº 0315125 e SEI nº 0319679).

7. Notificado da Decisão de primeira instância em 25/01/2017, conforme AR (SEI nº 0443200), apresentou Recurso (SEI nº 0418924) em 02/02/2017.

### **Recurso do Interessado**

8. Em Recurso o interessado invocou o artigo 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica para alegar a prescrição do processo. Seguiu arguindo que a natureza de seu trabalho (transporte de malotes de dinheiro) contribuía para “elastecimento involuntário” (sic) da jornada de trabalho. Assume que não tinha como cumprir as horas de jornada previstas na legislação por conta dos contratempos ou exigências patronais. Repisou a argumentação do uso do artigo 22 da Lei 7.183/84, que trata sobre ampliação de jornada. Argumentou que a empresa (sua empregadora) e o copiloto também foram autuados pelo mesmo fato (extrapolação de jornada), o que, segundo seu entendimento, caracterizaria bis in idem. Salientando que recebeu quarenta autos de infração, equivalendo então a R\$ 80.000,00 (oitenta mil reais em multas), alegou que deveria prevalecer nesse processo fiscalizatório o entendimento da continuidade delitiva, o que implicaria (segundo ele) a imposição de apenas uma multa. Requereu, reafirmando as alegações

apresentadas, a isenção do pagamento da multa, ou alternativamente, que aquelas fossem da cifra de R\$ 200,00 (duzentos reais), e que fosse intimado quando da inclusão de seu processo em pauta pois, “pretende o mesmo manejar sustentação oral perante a Instância Superior Revisora” (sic).

### **Outros Atos Processuais e Documentos**

9. Instrumento Particular de Procuração (fl. 12)
10. Solicitação, Certidão e Declaração de Vistas (fls. 14 e 15)
11. Proposta de Termo de Ajustamento de Conduta - TAC (fls. 16 a 19)
12. Despacho da ACPI/SPO à SPO solicitando informações sobre o TAC (fls. 20 a 22)
13. Diligência feita pela ACPI/SPO à GTPO-SP (fls. 23 e 24)
14. Solicitação de Documentos feita ao gestor empresa (fl.25)
15. Resposta, negativa, do gestor sobre a solicitação de documentos (fl. 26)
16. Despacho da GTPO-SP à ACPI/SPO (fl. 39)
17. Termo de Encerramento de Trâmite Físico CCPI (SEI nº 0200271)
18. Processo do TAC (SEI 0200285)
19. Impresso da página do SIGEC – Extrato de Lançamentos – (SEI nº 0315119 e SEI nº
20. 0339380)
21. Impresso de consulta feita ao AIS (serviço de informação aeronáutica) com informações
22. sobre os horários do nascer e por do sol (SEI nº 0315122)
23. Impresso do Sistema SACI com informações do tripulante (SEI 0339375)
24. Notificação de decisão da Primeira Instância (SEI nº 0339387)
25. Certidão de tempestividade (SEI nº 0991442)
26. Despacho de encaminhamento a Membro Julgador da ASJIN (SEI nº 1950627)

### **É o relato.**

### **PRELIMINARES**

#### **Da Regularidade Processual**

27. O interessado foi regularmente notificado, quanto à infração imputada, 12/03/2013, conforme AR (fl. 07), apresentando defesa em 05/04/2013 (fls. 08 a 10). Em 01/10/2015 a ACPI/SPO diligenciou a SPO, questionando sobre a situação do Termo de Ajuste de Conduta (TAC), proposto pela empresa (empregadora do autuado) fins de conhecer dos seus efeitos (fls. 20 a 22). Em 22/02/2016 a ACPI/SPO diligenciou a GTPO-SP (que procedeu consulta a empresa), solicitando cópias legíveis de alguns autos do processo referentes ao interessado (fls. 24 a 26). Em 04/05/2016 a empresa (empregadora do interessado) tomou conhecimento do indeferimento da proposta de TAC, conforme AR (fl. 62). Em 17/06/2016 a SPO solicitou a ACPI que fosse dado prosseguimento das devidas providências, uma vez que o TAC havia sido indeferido (fl. 66). Em 05/01/2017 a ACPI/SPO (primeira instância) confirmou o ato infracional, e decidiu pela aplicação de multa no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais). Foi então regularmente notificado quanto à decisão de primeira instância em 25/01/2017, conforme AR (SEI nº 0443200), apresentou Recurso (SEI nº 0418924) em 02/02/2017.

28. Desta forma, aponto a regularidade processual do presente processo, a qual preservou todos os direitos constitucionais inerentes ao interessado, bem como respeitou, também, os princípios da Administração Pública, estando assim pronto para, agora, receber uma decisão de segunda instância

administrativa por parte desta ASJIN.

## **FUNDAMENTAÇÃO - MÉRITO E ANÁLISE DAS ALEGAÇÕES DO INTERESSADO**

### **Quanto à fundamentação da matéria - Extrapolação da Jornada de Trabalho.**

29. Diante da infração tratada no processo administrativo em questão, a autuação foi realizada com fundamento na alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA, Lei nº 7.565, de 19/12/1986, com interpretação sistemática ao disposto no artigo 21, alínea "a" da Lei 7183/84, que assim descrevem:

#### CBA

Art. 302. A multa será aplicada pela prática das seguintes infrações:

II - infrações imputáveis a aeronautas e aeroviários ou operadores de aeronaves: (...)

p) exceder, fora dos casos previstos em lei, os limites de horas de trabalho ou de vôo;

#### Lei do Aeronauta – 7183/84

Art. 21 - A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;

### **Quanto às Alegações do Interessado**

30. Sobre a invocação do artigo 319 do Código Brasileiro de Aeronáutica para alegar a prescrição do processo, esclareço:

31. A garantia constitucional da razoável duração dos processos deve observar que o prazo previsto no artigo 319 do CBA se subordina a lei nº 9.873/1999, que dispõe sobre o prazo prescricional para exercício da ação punitiva pela Administração Pública, estabelecendo nos artigos 1º e 8º, in verbis:

Art. 1º Prescreve em cinco anos a ação punitiva da Administração Pública Federal, direta e indireta, no exercício do poder de polícia, objetivando apurar infração à legislação em vigor, contados da data da prática do ato ou, no caso de infração permanente ou continuada, do dia em que tiver cessado.

Art. 8º Ficam revogados o art. 33 da Lei no 6.385, de 1976, com a redação dada pela Lei no 9.457, de 1997, o art. 28 da Lei no 8.884, de 1994, e demais disposições em contrário, ainda que constantes de lei especial.

32. O Processo Administrativo no âmbito da Administração Pública Federal é regulado não pelo Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA, mas sim pela nº 9.784/1999, o que indica que não se pode considerar o artigo 319 do referido CBA para determinação do prazo prescricional. No item “da regularidade processual” pode-se verificar as datas dos atos do processo (bem como diretamente da análise dos autos), e identificar que os requisitos previstos na Lei nº 9873/99 foram estritamente observados.

### **Sobre a alegação da “natureza do trabalho”, da impossibilidade de cumprir a regulamentação e ainda das exigências patronais:**

33. Não existe, no âmbito do processo administrativo sancionador, excludentes que contemplem algum tipo de extraordinariedade atinente a esses tipos de arguição. A natureza do trabalho, bem como suas peculiaridades relatadas não tem a potência de criar excepcionalidades nas Leis observadas no presente processo. Exigências patronais que desaguem em inobservância da Lei, não elidem a culpabilidade de quem as cumpre.

34. Registre-se, mais uma vez, que segundo a Lei 7183/84, temos:

Art. 20 - Jornada é a duração do trabalho do aeronauta, contada entre a hora da apresentação no local de trabalho e a hora em que o mesmo é encerrado.

§ 1º - A jornada na base domiciliar será contada a partir da hora de apresentação do aeronauta no local de trabalho.

§ 2º - Fora da base domiciliar, a jornada será contada a partir da hora de apresentação do

aeronauta no local estabelecido pelo empregador.

§ 3º - Nas hipóteses previstas nos parágrafos anteriores, a apresentação no aeroporto não deverá ser inferior a 30 (trinta) minutos da hora prevista para o início do voo.

§ 4º - A jornada será considerada encerrada 30 (trinta) minutos após a parada final dos motores.

Art. 21 - A duração da jornada de trabalho do aeronauta será de:

- a) 11 (onze) horas, se integrante de uma tripulação mínima ou simples;
- b) 14 (quatorze) horas, se integrante de uma tripulação composta; e
- c) 20 (vinte) horas, se integrante de uma tripulação de revezamento.

§ 1º - Nos vôos de empresa de táxi-aéreo, de serviços especializados, de transporte aéreo regional ou em vôos internacionais regionais de empresas de transporte aéreo regular realizados por tripulação simples, se houver interrupção programada da viagem por mais 4 (quatro) horas consecutivas, e for proporcionado pelo empregador acomodações adequadas para repouso dos tripulantes, a jornada terá a duração acrescida da metade do tempo de interrupção, mantendo-se inalterados os limites prescritos na alínea "a", do art. 29, desta Lei.

§ 2º - Nas operações com helicópteros a jornada poderá ter a duração acrescida de até 1 (uma) hora para atender exclusivamente a trabalhos de manutenção.

Art. 22 - Os limites da jornada de trabalho poderão ser ampliados de 60 (sessenta) minutos, a critério exclusivo do Comandante da aeronave e nos seguintes casos:

- a) inexistência, em local de escala regular, de acomodações apropriadas para o repouso da tripulação e dos passageiros;
- b) espera demasiadamente longa, em local de espera regular intermediária, ocasionada por condições meteorológicas desfavoráveis ou por trabalho de manutenção; e
- c) por imperiosa necessidade.

§ 1º - Qualquer ampliação dos limites das horas de trabalho deverá ser comunicada pelo Comandante ao empregador, 24 (vinte e quatro) horas após a viagem, o qual, no prazo de 15 (quinze) dias, a submeterá à apreciação do Ministério da Aeronáutica.

§ 2º - Para as tripulações simples, o trabalho noturno não excederá de 10 (dez) horas.

§ 3º - Para as tripulações simples nos horários mistos, assim entendidos os que abrangem períodos diurnos e noturnos, a hora de trabalho noturno será computada como de 52 (cinquenta e dois) minutos e 30 (trinta) segundos.

Art. 23 - A duração do trabalho do aeronauta, computado os tempos de voo, de serviço (grifos meus).

35. Na esteira do acima mencionado contrapõem-se a alegação de uso do artigo nº 22 da Lei 7.183/84, até porque:

Art. 36. Cabe ao interessado a prova dos fatos que tenha alegado, sem prejuízo do dever atribuído ao órgão competente para a instrução e do disposto no art. 37 desta Lei. Lei nº 9.784/99.

36. Ratifique-se que não consta dos autos nenhum indicativo de situação específica que se encaixe nas exceções previstas na legislação susomencionada.

***Sobre a alegação de bis id idem e da continuidade delitiva, vez que a empresa (sua empregadora) e o copiloto também foram multados pelo mesmo fato gerador, e que a quantidade de multas a ele aplicadas (o interessado), foram pela mesma razão, e apenas em datas diferentes, explico:***

37. Primeiramente, não há que se falar em culpabilidade exclusiva da empresa e suposta incompetência do interessado para observar a previsão legal. Esclareço que a alínea "p" do inciso II do artigo 302 do CBA é imputável também aos aeronautas (piloto, copiloto, etc.) e esses respondem pelas extrapolações de jornada, independentemente das responsabilidades do empregador, que também respondem em processo apartado, sendo também inadmissível a alegação do non bis in idem, até porque só consta um crédito de multa (atinentes a infração em tela), referente ao autuado.

38. Nesse diapasão, sobre a alegação do interessado quanto à continuidade do delito infracional, cabe dizer que cada operação conduzida pelo autuado, em situação irregular pelo

descumprimento de qualquer regulamento, dá ensejo a infrações distintas. Assim, verifica-se que cada irregularidade constatada nos referidos (pelo autuado) autos de infração são todas autônomas passíveis, portanto, de aplicação de penalidades de forma independente, pelo fato de se referirem a operações distintas ocorridas em datas, horários e etapas de voo distintos. Ainda, cabe ressaltar que, no caso concreto, não se pretende aplicar múltiplas punições para uma mesma conduta, e sim punições distintas para condutas praticadas várias vezes, devendo ser analisado cada ato infracional imputado que resulta, se confirmado, na aplicação da penalidade. Dessa maneira, afasta-se também, e mais uma vez, a alegação do recorrente quanto à aplicação do princípio non bis in idem, conforme já mencionado, pois verifica-se que as irregularidades descritas nos referidos autos de infração (por ele mencionados e constantes de outros processos apartados do presente aqui tratado) não representam o mesmo fato gerador (ainda que de mesma natureza), ou seja, verifica-se que ocorreram conduções de operações distintas em situação irregular quanto aos limites de jornada de trabalho. Não se pode admitir que, como defende o autuado, diversas condutas infracionais de natureza similar, ou de mesma espécie sejam punidas em conjunto, com uma única multa. Entender dessa forma seria admitir que aquele que já extrapolou a jornada de trabalho continuasse a fazê-lo impunemente – afinal, como consequência de tal entendimento, seria penalizado na mesma medida por incorrer nessa ilegalidade uma ou dezenas de vezes. É necessário, portanto, com vistas a preservar a efetividade da ação punitiva por parte da Administração, que um infrator seja penalizado de maneira proporcional ao número de violações por ele praticadas. Importante ressaltar que a Resolução ANAC nº 25/2008, em vigor a época dos fatos e a Resolução nº 497/2018, em vigência atualmente, dispõem sobre o processo administrativo para a apuração de infrações e aplicação de penalidades, no âmbito da competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, e não fazem qualquer menção sobre tratamento de infrações permanentes ou continuadas.

### ***Sobre a sugestão de valor a ser arbitrado, no caso de insucesso nos demais requestos***

39. Esclareço que os valores aplicados são os previstos na legislação em vigor a época dos fatos, no caso a Resolução 25/2008.

### ***Sobre a solicitação para ser informado da sessão de julgamento que trataria do processo, fins de aplicar sustentação oral.***

40. Informo que o advento da nova redação da Resolução nº 25/2008, conforme alterações feitas pela Resolução nº 448, de 20.09.2017 (em vigência a época da interposição do recurso), já fincava que os processos envolvendo decisões recorridas resultantes exclusivamente de aplicação de multa em valor inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais), teriam suas decisões em segunda instância conduzidas monocraticamente. Com a entrada em vigor da Resolução 497/2018, o valor balizador para decisões monocráticas foi alterado para R\$ 10.000,00, inclusive.

Art. 41. As decisões administrativas de segunda instância serão monocráticas ou colegiadas.

Art. 42. Cabe decisão monocrática na incidência de ao menos um dos seguintes casos, de forma independente:

I - se a decisão recorrida resultou exclusivamente em aplicação de multa em valor igual ou inferior a R\$ 10.000,00 (dez mil reais), independentemente do número de multas tratadas no processo;

II - quando a análise tratar de questões exclusivamente processuais;

III - em decisão de recurso de indeferimento de alegação de suspeição;

IV - quando a decisão de primeira instância coincidir com orientação da Diretoria da ANAC, consolidada em súmula administrativa, independentemente da sanção aplicada; ou

V - quando forem detectadas as seguintes hipóteses:

a) prescrição da pretensão punitiva;

b) pagamento do crédito de multa discutido no processo (perda superveniente do objeto por cumprimento voluntário da obrigação);

c) pedido de desistência recursal; ou

d) falecimento do autuado. Logo, por não haver nada mais a ser contestado ou refutado, que já

não o tenha sido em grau de defesa, aquiesço na completude, com toda a fundamentação, desenvolvimento e com a conclusão da Primeira Instância, respaldado pelo § 1º, do artigo 50 da Lei 9.784/1999.

41. Logo, por não haver nada mais a ser contestado ou refutado, que já não o tenha sido em grau de defesa, aquiesço na completude, com toda a fundamentação, desenvolvimento e com a conclusão da Primeira Instância, respaldado pelo § 1º, do artigo 50 da Lei 9.784/1999.

42. Que reste esclarecido o que prevê a o artigo 50, da Lei 9784/99, susomencionada:

Art. 50. Os atos administrativos deverão ser motivados, com indicação dos fatos e dos fundamentos jurídicos, quando:

(...)

§ 1º A motivação deve ser explícita, clara e congruente, podendo consistir em declaração de concordância com fundamentos de anteriores pareceres, informações, decisões ou propostas, que, neste caso, serão parte integrante do ato.

## **DA DOSIMETRIA DA SANÇÃO**

43. Com relação à dosimetria da penalidade pecuniária para a infração cometida por pessoa física, a previsão da Resolução ANAC nº 25, de 25 de abril de 2008 é a de aplicação de multa no valor de (conforme o caso):

44. Pelo exposto, houve, de fato, violação à legislação, com a prática de infração fundamentada no art. 302, inciso II, alínea “p” do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), Lei nº 7.565 c/c art. 21, alínea “a” da Lei nº 7.183/84, restando analisar a adequação do valor da multa aplicada como sanção administrativa.

45. Com relação à dosimetria da sanção, cabe observar que o Código Brasileiro de Aeronáutica dispõe, em seu art. 295, que a multa será imposta de acordo com a gravidade da infração.

46. Cumpre mencionar que, em 04/12/2018, entrou em vigor a Resolução ANAC nº 472, de 06 de junho de 2018, que estabelece providências administrativas decorrentes do exercício das atividades de fiscalização sob competência da ANAC. Essa Resolução atualizou as providências administrativas sob competência da ANAC e revogou a Resolução ANAC nº 25/2008 e a Instrução Normativa nº 08/2008.

47. Conforme entendimento, desta ASJIN e da Procuradoria junto à ANAC, sobre a dosimetria da sanção, a aplicação das sanções (valores) deve se dar de acordo com a norma em vigência na data do cometimento do ato infracional, no entanto, os critérios de dosimetria a serem observados são os dispostos na nova Resolução atualmente em vigor.

48. Assim, a Resolução ANAC nº 472/2008 dispõe, em suas Seções VIII e IX, respectivamente, sobre as sanções aplicáveis e sua gradação.

49. Conforme o disposto no art. 34 da Resolução ANAC nº 472/2018, a sanção de multa será expressa em moeda corrente e calculada a partir do valor intermediário constante das tabelas aprovadas em anexo a esta Resolução, salvo existência de previsão em legislação específica. No caso específico tratado nesse parecer, os valores observados serão aqueles em vigor a época dos fatos e que constam nos Anexos a Resolução nº 25/2008.

50. Quanto à gradação da sanção, a referida Resolução, em seu art. 36, indica que sejam consideradas as circunstâncias agravantes e atenuantes na dosimetria da aplicação de sanções. Ainda, de acordo com o §3º do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018, quando inexistentes causas atenuantes ou agravantes ao caso ou quando elas se compensem deve ser aplicada a sanção no patamar médio da tabela anexa à Resolução.

51. No presente caso, é válido observar que os valores de multa previstos para alínea 'p' do inciso II do art. 302 do CBA, no Anexo I (Código ELT, letra “p”, da Tabela de Infrações do Anexo I - INFRAÇÕES IMPUTÁVEIS A AERONAUTAS E AEROVIÁRIOS OU OPERADORES DE AERONAVES), da Resolução ANAC nº 25/2008 (norma em vigor à época dos fatos) são: R\$ 2.000,00 (grau mínimo), R\$ 3.500,00 (grau médio) ou R\$ 5.000,00 (grau máximo).

52. SOBRE ATENUANTES - Diante de todo o exposto vislumbra-se a possibilidade de aplicação de circunstância atenuante em observância ao § 1º, inciso III, do art. 36 da Resolução ANAC nº 472/2018.

53. SOBRE AGRAVANTES - Por sua vez, não se verifica a pertinência da aplicação de nenhuma circunstância agravante das dispostas no § 2º, do Artigo 36 da Resolução ANAC nº. 472/2018.

54. Nos casos em que não há agravantes, e há atenuantes, deve ser aplicado o valor mínimo da tabela em anexo à Resolução nº 25/2008.

### **SANÇÃO A SER APLICADA EM DEFINITIVO:**

55. Quanto ao valor da multa aplicada pela decisão de primeira instância administrativa (alocada no patamar mínimo); aponto que, em observância a regularidade da norma vigente por ocasião do ato infracional, deve-se, dentro da margem prevista, de acordo com inciso II, item “p”, da Tabela de Infrações do Anexo I, à Resolução nº. 25/2008, e alterações posteriores; conforme também às previsões da Resolução ANAC nº 472/2018, MANTER o valor da multa no seu patamar mínimo, R\$ 2.000,00 (dois mil reais).

### **CONCLUSÃO**

56. Pelo exposto, sugiro NEGAR PROVIMENTO ao recurso, MANTENDO a multa aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa em desfavor de HELDER DE SOUZA.

*No limite das minhas competências e salvo melhor juízo, é esse o Parecer e Proposta de Decisão.*

*Submete-se ao crivo do decisor.*

*João Carlos Sardinha Junior*

*SIAPE - 1580657*



Documento assinado eletronicamente por **João Carlos Sardinha Junior, Técnico(a) em Regulação de Aviação Civil**, em 21/12/2018, às 10:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2544873** e o código CRC **6BA6AA44**.





AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL  
JULGAMENTO ASJIN - JULG ASJIN

**DECISÃO MONOCRÁTICA DE 2ª INSTÂNCIA Nº 462/2018**

PROCESSO Nº 00065.027049/2013-88

INTERESSADO: HELDER DE SOUZA, Coordenação de Controle e Processamento de Irregularidades

Brasília, 10 de setembro de 2018.

Trata-se de Recurso Administrativo interposto pelo por HELDER DE SOUZA - CANAC - 126948, contra Decisão de 1ª Instância da Superintendência de Padrões Operacionais – SPO, proferida em 05/01/2017, que aplicou multa no valor de R\$ 2.000,00 pela prática da infração descrita no AI nº 6214/2012/SSO, qual seja, extrapolar a jornada de trabalho permitida. A infração foi capitulada na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBA - *Exceder, fora dos casos previstos em Lei, os limites de horas de trabalhos ou de voo.*

Considerando que a Recorrente não apresentou nas razões recursais qualquer argumento ou prova capaz de desconstituir a infração imposta na decisão recorrida, por celeridade processual, com fundamento no artigo 50, §1º, da Lei nº 9.784/1999, ratifico a integralidade dos argumentos trazidos na Proposta de Decisão [418/2018/ASJIN – SEI 2544873], ressaltando que embora a Resolução nº 472/2018 tenha revogado a Resolução ANAC nº 25/2008 e a IN ANAC nº 8, de 2008, também estabeleceu em seu artigo 82 que suas disposições não prejudicam atos já praticados e a aplicação das normas vigentes à época dos fatos, inclusive no que concerne às sanções aplicáveis.

Desta forma, importa esclarecer que as alterações normativas citadas não influenciaram o teor da presente Decisão que apenas passa a ter fundamento em novo normativo no que tange às questões procedimentais.

Dito isto, com base nas atribuições a mim conferidas pelas designações que constam nas Portarias ANAC nº 751, de 07/03/2017, e nº 1.518, de 14/05/2018, e com fundamento no art. 42, da Resolução ANAC nº 472, de 2018, e competências conferidas pelo artigo 30 do Regimento Interno da ANAC, Resolução nº 381, de 2016, DECIDO:

**Monocraticamente**, por conhecer, **NEGAR PROVIMENTO** ao recurso interposto por **HELDER DE SOUZA - CANAC - 126948**, ao entendimento de que restou configurada a prática da infração descrita no Auto de Infração nº 6214/2012/SSO e capitulada na alínea “p” do inciso II do art. 302 do CBA, **MANTENDO a multa** aplicada pela autoridade competente da primeira instância administrativa no valor **de R\$ 2.000,00** (dois mil reais) – com reconhecimento da aplicabilidade de atenuante e inexistência de agravantes previstas no artigo 36 da Resolução ANAC nº. 472/2018, referente ao Processo Administrativo Sancionador nº 00065.027049/2013-88 e ao Crédito de Multa 658722174.

Encaminhe-se à Secretaria da ASJIN para as providências de praxe.

Publique-se.

Notifique-se.

**CÁSSIO CASTRO DIAS DA SILVA**

**SIAPE 1467237**

**Presidente Turma Recursal – RJ**



Documento assinado eletronicamente por **Cassio Castro Dias da Silva, Presidente de**



**Turma**, em 24/12/2018, às 08:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

---



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://sistemas.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **2544881** e o código CRC **F3D38F46**.

---

Referência: Processo nº 00065.027049/2013-88

SEI nº 2544881